

14.04.08

Unterrichtung

durch das
Europäische Parlament

**Entschließung des Europäischen Parlaments vom 11. März 2008
zu der nachhaltigen europäischen Verkehrspolitik unter
Berücksichtigung der europäischen Energie- und Umweltpolitik**

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments
- 305610 - vom 9. April 2008. Das Europäische Parlament hat die Entschließung in
der Sitzung am 11. März 2008 angenommen.

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 11. März 2008 zu der nachhaltigen europäischen Verkehrspolitik unter Berücksichtigung der europäischen Energie- und Umweltpolitik (2007/2147(INI))

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis der Schlussfolgerungen des Vorsitzes des Europäischen Rates vom 8./9. März 2007 bezüglich der Annahme eines Dokuments „Aktionsplan (2007-2009) des Europäischen Rates – Eine Energiepolitik für Europa“ (7224/1/07) durch den Europäischen Rat,
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Mitteilung über eine europäische Hafenpolitik“ (KOM(2007)0616),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament mit dem Titel „Aufbau eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes“ (KOM(2007)0608),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Aktionsplan Güterverkehrslogistik“ (KOM(2007)0607),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Das Programm der EU für den Güterverkehr – Steigerung der Effizienz, Integration und Nachhaltigkeit des Güterverkehrs in Europa“ (KOM(2007)0606),
- in Kenntnis des von der Kommission vorgelegten Grünbuchs „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ (KOM(2007)0551),
- in Kenntnis des von der Kommission vorgelegten Grünbuchs „Marktwirtschaftliche Instrumente für umweltpolitische und damit verbundene politische Ziele“ (KOM(2007)0140),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert – Stellungnahme der Kommission zum Schlussbericht der hochrangigen Gruppe CARS 21 (Ein Beitrag zur Strategie der EU für Wachstum und Beschäftigung)“ (KOM(2007)0022),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Ergebnisse der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“ (KOM(2007)0019),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Begrenzung des globalen Klimawandels auf 2 Grad Celsius – Der Weg in die Zukunft bis 2020 und darüber hinaus“ (KOM(2007)0002),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Eine Energiepolitik für Europa“ (KOM(2007)0001),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Fahrplan für erneuerbare Energien –

- Erneuerbare Energien im 21. Jahrhundert: Größere Nachhaltigkeit in der Zukunft“ (KOM(2006)0848),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Fortschrittsbericht Biokraftstoffe – Bericht über die Fortschritte bei der Verwendung von Biokraftstoffen und anderen erneuerbaren Kraftstoffen in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union“ (KOM(2006)0845),
 - in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Aktionsplan für Energieeffizienz: Das Potenzial ausschöpfen“ (KOM(2006)0545),
 - in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent – Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001“ (KOM(2006)0314),
 - unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 24. Oktober 2007 zur Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“¹,
 - unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 5. September 2007 zur Güterverkehrslogistik in Europa – der Schlüssel zur nachhaltigen Mobilität²,
 - unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 12. Juli 2007 „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“³,
 - unter Hinweis auf seinen Standpunkt aus erster Lesung vom 5. September 2006 zum Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Besteuerung von Personenkraftwagen⁴,
 - unter Hinweis auf die Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge⁵ (Eurovignetten-Richtlinie),
 - gestützt auf Artikel 45 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie und des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit (A6-0014/2008),
- A. in der Erwägung, dass die nachhaltige Entwicklung – ein übergeordnetes Ziel der Europäischen Union – eine kontinuierliche Verbesserung der Lebensqualität und des

¹ Angenommene Texte, P6_TA(2007)0469.

² Angenommene Texte, P6_TA(2007)0375.

³ Angenommene Texte, P6_TA(2007)0345.

⁴ ABl. C 305 E vom 14.12.2006, S. 85.

⁵ ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/103/EG (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 344).

Wohlergehens auf unserem Planeten für die heute lebenden und für die künftigen Generationen anstrebt,

- B. in der Erwägung, dass etwa ein Drittel des gesamten Energieverbrauchs in der Europäischen Union der 25 mit dem Verkehrssektor, ausschließlich des Seeverkehrs und der Pipelines, zusammenhängt und dass der Straßenverkehr mit einem Anteil von 83 % der Verkehrsträger ist, der die meiste Energie verbraucht,
- C. in der Erwägung, dass auf den Verkehrssektor 70 % der Nachfrage nach Erdöl in der Europäischen Union der 25 entfallen; in der Erwägung, dass er zu 97 % von fossilen Brennstoffen abhängig ist und dass nur 2 % mit elektrischer Energie (die zu einem erheblichen Teil von Kernkraftwerken erzeugt wird) und 1 % mit Biokraftstoffen bestritten wird,
- D. in der Erwägung, dass die Energieeffizienz der einzelnen Verkehrsträger in den letzten Jahren erheblich gestiegen ist und dass es dadurch möglich wurde, die entsprechenden CO₂-Emissionen je km spürbar zu senken; in der Erwägung, dass die genannten Verbesserungen durch die Folgen eines stetigen Anstiegs der Nachfrage im Verkehrssektor konterkariert werden,
- E. in der Erwägung, dass folglich insgesamt die Emissionen im Verkehrssektor stetig steigen, denn allein 2005 trug der Sektor mit 24,1 % zur Gesamtmenge der Treibhausgasemissionen (CO₂, CH₄, N₂O) der Europäischen Union der 27 bei, und den Vorausschätzungen der Kommission zufolge wird die Energienachfrage in diesem Sektor von heute bis 2030 mindestens um 30 % ansteigen,
- F. in der Erwägung, dass dank der technologischen Innovationen und der Anstrengungen seitens der Automobilindustrie die durch den Straßenverkehr entstehenden Schadstoffemissionen zurückgehen, insbesondere dank der Einführung von Katalysatoren, Partikelfiltern und anderen Fahrzeugtechnologien, die dazu beigetragen haben, den Ausstoß an NO_x und Schadstoffpartikeln in den letzten fünfzehn Jahren um 30 - 40 % zu verringern; in der Erwägung, dass trotz dieser Verbesserungen die in der freiwilligen Vereinbarung zwischen den Automobilherstellern angestrebten Ziele hinsichtlich der Verringerung der CO₂-Emissionen nur teilweise erreicht worden sind,
- G. in der Erwägung, dass auf den Stadtverkehr 40 % der CO₂-Emissionen und 70 % der sonstigen durch Kraftfahrzeuge entstehenden Schadstoffemissionen entfallen und dass die Überlastung der Straßen, die sich hauptsächlich auf großstädtische Gebiete konzentriert, die Europäische Union etwa 1 % des BIP kostet,
- H. in der Erwägung, dass 70% der im Jahr 2004 genehmigten vorrangigen transeuropäischen Verkehrsvorhaben den Eisenbahn- und Schiffsverkehr als anerkanntermaßen weniger Umwelt belastende Verkehrsträger betreffen,
- I. in der Erwägung, dass sich die Europäische Union in den Schlussfolgerungen des Vorsitzes des vorstehend genannten Europäischen Rates entschlossen und einseitig verpflichtet hat, die Treibhausgasemissionen bis 2020 um mindestens 20 % gegenüber 1990 zu reduzieren,

1. ist der Auffassung, dass die Mobilität eine der größten Errungenschaften und Herausforderungen des 20. Jahrhunderts ist und dass für einen nachhaltigen Verkehr ein faires Gleichgewicht zwischen verschiedenen und häufig einander zuwiderlaufenden Interessen gefunden werden muss, wobei es gilt, gleichzeitig dem Grundrecht der Bürger auf Mobilität, der Bedeutung des Verkehrssektors für die Wirtschaft und die Beschäftigung, der Verantwortung für die lokale und globale Umwelt sowie dem Recht der Bürger auf Sicherheit, Lebensqualität und Gesundheit gerecht zu werden;
2. betont, dass auch der Verkehrssektor den EU-Zielen, den Ölverbrauch und die Treibhausemissionen bis 2020 um mindestens 20 % gegenüber 1990 zu reduzieren, gerecht werden muss;
3. unterstreicht die Bedeutung des Verkehrssektors für die Beschäftigung, das Wachstum und die Innovation und ist der Auffassung, dass eine garantierte, sichere und erschwingliche Mobilität eine Grundvoraussetzung für unseren Lebensstil darstellt; geht folglich davon aus, dass die Bürger - im Hinblick darauf, dass unter dem Gesichtspunkt der Umwelt die Anforderungen einer nachhaltigen Mobilität als vorrangig zu gelten haben - wahrscheinlich Maßnahmen unterstützen werden, die ihre Mobilität langfristig gewährleisten⁶;
4. ist der Auffassung, dass zur Erreichung des Ziels einer unter energie- und umweltpolitischem Gesichtspunkt nachhaltigen europäischen Verkehrspolitik verschiedene sich gegenseitig unterstützende und ausgleichende Politikbereiche miteinander verknüpft werden müssen, wobei immer mehr Akteure einzubeziehen sind, die den Verkehrssektor, die öffentliche Verwaltung und die Bürger repräsentieren; ist überzeugt, dass nur eine angemessene Kombination verschiedener Maßnahmen die nachteiligen Folgen der einzelnen Maßnahmen abfedern und gleichzeitig dazu beitragen kann, die Akzeptanz seitens der Bürger zu fördern;
5. ist der Auffassung, dass in diesem Policymix insbesondere Folgendes in Betracht gezogen werden sollte:
 - a) technologische Entwicklungen (Maßnahmen zur Erhöhung der Energieeffizienz, neue Standards/Vorschriften für Motoren und Kraftstoffe, Einsatz neuer Technologien und alternativer Brennstoffe),
 - b) marktwirtschaftliche Instrumente (Besteuerung/Preisberechnung auf der Grundlage der Umweltverträglichkeit oder der Verkehrsbelastung, steuerliche Anreize, ein Emissionshandelssystem, das den speziellen Merkmalen der einzelnen Verkehrsträger Rechnung trägt),
 - c) flankierende Maßnahmen, um die Verwendung der Verkehrsmittel und Infrastrukturen zu optimieren und um eine Veränderung der Gewohnheiten der Unternehmen und Bürger zu fördern;

⁶ Siehe „Attitudes on issues related to EU Transport Policy“, Flash-Eurobarometer Nr. 206b, EU-Verkehrspolitik.

6. unterstreicht, dass es für die Europäische Union und für die Mitgliedstaaten wichtig ist, ihr Vorgehen auf die entscheidenden Systembereiche zu konzentrieren:
 - a) überlastete großstädtische und städtische Bereiche, wo die meisten Verkehrsbe-
wegungen stattfinden,
 - b) die wichtigsten europäischen Fernverkehrskorridore, auf die sich der größte Teil
des EU-internen und internationalen Handels konzentriert,
 - c) ökologisch sensible Gebiete (die Alpenregion, die Ostsee usw.);
7. betont die Wichtigkeit der Unterzeichnung des Verkehrsprotokolls zur Alpenkonvention durch den Rat im Dezember 2006; unterstreicht, dass durch die Ratifizierung dieses Protokolls konkrete Umsetzungsmaßnahmen zur Förderung des nachhaltigen Verkehrs in sensiblen Gebirgsregionen und dicht besiedelten Gebieten von der Kommission umgehend initiiert werden müssen;
8. betont diesbezüglich, dass zur Förderung von Fahrzeugen mit geringem Treibstoffverbrauch und geringen Emissionen auch auf marktwirtschaftliche Instrumente zurückgegriffen werden muss, beispielsweise: Steuerbefreiungen, Reform der Kfz-Steuern auf der Grundlage des Schadstoffausstoßes und der Treibstoffeffizienz, Anreize für die Verschrottung der am stärksten verschmutzenden Fahrzeuge und für den Kauf von neuen emissionsarmen Kraftfahrzeugen; erachtet dies als wichtige Maßnahmen, die gleichzeitig dazu beitragen würden, dass die Automobilhersteller die ihnen durch die Erfüllung der aus dem neuen Rechtsrahmen erwachsenden Pflichten entstehenden Kosten zu decken;
9. fordert daher den Rat und die Mitgliedstaaten auf, dieselbe Entschlossenheit wie bei der Tagung des Europäischen Rates vom 8./9. März 2007 an den Tag zu legen, indem sie:
 - a) den vorstehend genannten Vorschlag für eine Richtlinie über die Besteuerung von
Personenkraftwagen annehmen, um die Kfz-Besteuerung an den Schadstoffausstoß
und die Effizienz unter dem Gesichtspunkt des Treibstoffverbrauchs zu knüpfen,
 - b) jetzt schon diese Änderungen in ihre Steuerreformen integrieren, um stärkere
Anreize für weniger verschmutzende Fahrzeuge zu bieten;
10. unterstützt die von der Kommission in dem genannten Grünbuch „Marktwirtschaftliche Instrumente für umweltpolitische und damit verbundene politische Ziele“ aufgeworfene Frage nach der Möglichkeit, die Reformen der Berechnung von Verkehrstarifen und der Umweltsteuern auf einzelstaatlicher Ebene mittels eines Verfahrens der Koordinierung sowie des Austauschs von Erfahrungen und bewährten Praktiken zu fördern und gleichzeitig aktiver zu verfolgen, und fordert sie auf, Initiativen in diesem Sinne zu ergreifen;
11. fordert den Rat und die Mitgliedstaaten auf, die Investitionen in die Infrastruktur und in intelligente Verkehrssysteme zu verstärken, insbesondere mit Blick auf:

- a) den möglichst raschen Abschluss der vorrangigen Vorhaben der transeuropäischen Netze, die für die Logistik der Güterverkehrskette und für eine nachhaltige europäische Verkehrspolitik oberste Priorität besitzen,
 - b) eine Lösung des Problems der Überlastung der Städte und der Korridore in sensiblen Gebieten und
 - c) die Verbesserung der Intermodalität;
12. fordert die Kommission nachdrücklich auf, bis spätestens zum Juni 2008 ein allgemein gültiges, transparentes und nachvollziehbares Modell für die Bewertung der externen Kosten aller Verkehrsträger vorzulegen, das als Grundlage für zukünftige Berechnungen von Infrastrukturbenutzungsgebühren dienen soll; weist darauf hin, dass dieses Modell gemäß der Eurovignetten-Richtlinie mit einer Analyse über die Auswirkungen der Internalisierung der externen Kosten für alle Verkehrsmittel und einer Strategie für die allmähliche Einführung des Modells für alle Verkehrsmittel einhergehen muss; erwartet, dass diese Initiative mit Legislativvorschlägen, beginnend mit einem Vorschlag zur Überarbeitung der Eurovignetten-Richtlinie, einhergeht;
 13. ist davon überzeugt, dass das Problem der Überlastung der Städte, das für 40 % der CO₂-Emissionen und für 70 % der sonstigen von Kraftfahrzeugen verursachten Schadstoffemissionen verantwortlich ist, ehrgeiziger in Angriff genommen werden muss, und zwar mittels einer Strategie der europaweiten Zusammenarbeit und Koordinierung, wobei stets das Subsidiaritätsprinzip zu beachten ist;
 14. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf zu prüfen, wie sich die Verkehrsinfrastruktur und die für sie geltenden Tarife auf die Stadtentwicklung und die künftige Nachfrage nach Verkehrsdiensten auswirken;
 15. ist diesbezüglich der Auffassung, dass eine wirksame Politik für städtische Mobilität den Personenverkehr ebenso berücksichtigen muss wie den Güterverkehr und deshalb auf einen möglichst umfassenden Ansatz gestützt werden muss, der es ermöglicht, die am besten geeigneten Lösungen für jedes einzelne Problem zusammenzuführen; ist davon überzeugt, dass die städtischen Gebiete ein wirtschaftlich tragfähiges Potenzial für weitere Maßnahmen der Verkehrsverlagerung zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie der Fortbewegung zu Fuß und auf dem Fahrrad sowie für ein neues Konzept der städtischen Logistik bieten; erachtet es in diesem Zusammenhang als entscheidend, in technologische Innovation (stärkere Nutzung intelligenter Verkehrssysteme) und in eine bessere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur zu investieren, insbesondere durch Maßnahmen zur Steuerung der Nachfrage (Rückgriff auf City-Maut und Straßenbenutzungsgebühren) und schließlich durch Förderung neuer Lösungen zur Optimierung der privaten Pkw-Nutzung wie Carsharing, Carpooling und Konzepte für Heimarbeitsplätze;
 16. unterstreicht die Bedeutung "sanfter" Maßnahmen für die Erreichung des Ziels eines nachhaltigeren Verkehrs und hält es für wichtig, dass die Bürgerinnen und Bürger in voller Sachkenntnis ein Verkehrsmittel und ein Fahrverhalten wählen; fordert eine bessere Aufklärung der Verbraucher und aktivere Kampagnen zur Schulung und zur Werbung für nachhaltigere Verkehrsmittel oder -modelle;

17. geht davon aus, dass der Schienenverkehr als ein Verkehrsträger mit geringerem Energieverbrauch und CO₂-Ausstoß ein erhebliches Potenzial aufweist, das es auszubauen gilt, nicht nur in der Güterverkehrslogistik, sondern auch bei Mittel- und Kurzstrecken im Personenverkehr;
18. fordert diesbezüglich die Kommission, die Mitgliedstaaten und den Schienenverkehrssektor auf,
 - a) so bald wie möglich einen integrierten Europäischen Eisenbahnraum oder Eisenbahnmarkt zu vollenden,
 - b) zu diesem Zweck die technischen Hindernisse zu beseitigen und auf ein Europäisches Eisenbahnverkehrsmanagementsystem (ERTMS) und interoperable Lösungen hinzuarbeiten und
 - c) die Leistungen und die Dienstleistungsqualität sowohl im Güterverkehr als auch im Personenverkehr zu verbessern;
19. ist der Auffassung, dass die Luftfahrtunternehmen zwar den Treibstoffverbrauch je Fluggast und Flugkilometer in den letzten zehn Jahren um 1 - 2 % verringert haben und die Lärmemissionen der Flugzeuge deutlich zurückgegangen sind, die gesamten Auswirkungen der zivilen Luftfahrt auf die Umwelt aber durch den starken Anstieg des Verkehrsaufkommens zugenommen haben; fordert daher:
 - a) die Einbeziehung des Luftverkehrs in das System des Emissionshandels und eine stärkere Nutzung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR – Single European Sky ATM Research),
 - b) die emissionsabhängige Differenzierung von Start- und Landegebühren an Flughäfen,
 - c) die Umsetzung der gemeinsamen Technologieinitiative „Clean Sky“, die auf eine Verringerung der CO₂- und NO_x-Emissionen sowie der Lärmbelastigung ausgerichtet ist,
 - d) ein Ende der Zersplitterung des europäischen Luftraums durch die zügige Schaffung eines echten einheitlichen europäischen Luftraums,
 - e) die Ergreifung konkreter Maßnahmen, um die Überlastung der Flughäfen zu verringern und
 - f) bessere Intermodalität und Logistik der Flughäfen durch Verbesserung ihrer Anbindung an den Schienenverkehr;
20. stellt fest, dass die Kostenwahrheit im Flugverkehr und die Transparenz bei Flugticketpreisen für das Interesse der Fahrgäste und den fairen Wettbewerb im Verkehrssektor sehr wichtig sind und unterstützt daher die Kommission, hier weitere Initiativen zu ergreifen;

21. stellt einen stetigen Anstieg der Emissionen des Seeverkehrs fest und empfiehlt insbesondere:
 - a) den Ausstoß von Substanzen wie CO₂, SO₂ und Stickoxiden aus Schiffen zu verringern,
 - b) den Einsatz erneuerbarer Energiequellen wie der Wind- und Sonnenenergie einzuführen und zu fördern,
 - c) die Energieversorgung für vor Anker liegende Schiffe vom Land aus,
 - d) die Möglichkeit, die Emissionen durch das Emissionshandelssystem einzudämmen, eingehend zu prüfen, ohne dass dies dazu führen sollte, dass diesem Verkehrsträger, der (gemeinsam mit der Binnenschifffahrt) am umweltfreundlichsten ist, Nachteile erwachsen oder andere Verkehrsträger, die die Umwelt stärker belasten, begünstigt werden, und
 - e) sich auf eine integrierte europäische Flusspolitik zu verständigen; unterstützt deshalb Initiativen wie NAIADES (Integriertes Europäisches Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt) zur weiteren Verbesserung des Binnenschiffsverkehrs und der Umweltleistung dieses Verkehrsträgers;
22. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, in die Modernisierung der Hafenanlagen sowohl für die Seehäfen der Europäischen Union als auch für die Binnenhäfen zu investieren, um den zügigen Transfer von Waren und Reisenden von einem Verkehrssystem zum anderen zu ermöglichen und damit zu einer Verringerung des Energieverbrauchs im Verkehrsbereich beizutragen;
23. erachtet eine Verbesserung der Logistik, des Auslastungsgrads im Güterverkehr und des intermodalen Verkehrs als entscheidend; unterstützt daher die vollständige Verwirklichung des Verkehrsbinnenmarkts und fordert die Kommission auf, ihren vorstehend genannten Aktionsplan für Güterverkehrslogistik in Europa möglichst rasch umzusetzen, mit besonderem Schwerpunkt auf der Verwirklichung des Konzepts der „grünen Korridore“;
24. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, stärker in die Forschung im Verkehrsbereich zu investieren, um die Entwicklung energieeffizienterer Technologien und von Technologien zur Senkung der CO₂-Emissionen zu ermöglichen; fordert die Kommission auf, bei der Überprüfung der mehrjährigen Finanzplanung 2009 die finanziellen Mittel insgesamt zugunsten der FuE in den Bereichen Umwelt, Energie und Verkehr erheblich aufzustocken;
25. unterstützt die Kommission bei Initiativen, die den nachhaltigen Verkehr und Tourismus besser verknüpfen, wie etwa die Benutzung umweltfreundlicherer Verkehrsmittel, z. B. die Kombination der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel mit dem Fahrrad;
26. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieÙung dem Rat und der Kommission sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.